(excerpt translation)

Japanese Utility Model Application Publication (kokoku) No.:

Publication (kokoku) Date: March 26, 1992

Title of the Invention: DOOR GLASS RUN CHANNEL

Application No.: SHO 60-92206

Application Date: June 20, 1985

Applicant: Mitsubishi Jidosha Kogyo Kabushiki Kaisha and

Kyoei Kogyo Co.

Creator(s): H. KYO, T. KIKKAWA, and K. MIYAZAKI

Int. Cl. 5 B60J 10/04

From column 3, lines 9 to 22:

A preferred embodiment of the present device will be described hereinbelow with reference made to FIG. 1. Reference character 1 designates a door sash, and reference character 3 designates a door glass pane 3. A run channel 5 is an extrusion integrally formed of a run channel body 5a made of solid rubber and a sponge rubber part 5b. The sponge rubber part 5b is disposed on the run channel body 5a to face the door sash 1 and at the position where the edge of the door glass pane 3 comes in contact with the run channel body 5a. This portion of the run channel body 5a, where the sponge rubber part 5b is disposed, is made thin. Further, the run channel body 5 is covered with a friction-reducing coating 6a, 6b, 6c, such as urethane, to reduce slide resistance induced against the door glass 3.

❷日本国特許庁(JP)

10实用新案出願公告

學実用新案公報(Y2)

平4-12808

®int. Cl. '

量別記号

广内整理番号

80公告 平成 4 年(1992) 3 月26日

B 50 J 10/04

8307-3D B 60 J 1/16

(全2頁)

日本実の名称 ドアガラス・ランチャンネル

②実 顧 昭60-92206

60小 開 昭62-413

谷出 願 昭60(1985)6月20日

9昭62(1987) 1月6日

②考 実 者 京 **ナ** 爱知県岡崎市橋目町字中新切1番地 三菱自動車工業株式

会社乗用車技術センター内

四考 業 者 吉 川 旁 一 爱知県岡崎市横目町字中新切1番地 三菱自動車工業株式

会社乗用車技術センター内

四)考案者 宫 崎 克 己 茨城県稲敷郡牛久町栄町 6丁目288番地

の出 質 人 三菱自動車工業株式会

東京都港区芝5丁目33番8号

犴

砂出 題 人 监栄工業株式会社 千葉県我孫子市中峠1541番地

20代 建 人 弁理士 光石 俊郎

秀 明 審查官 竹之内

多多考文献 実開 昭57-45593 (JP, U)

7

図実用新薬登録諸求の範囲

自動車のドアサッシュに取り付けられておりド アサツシュとドアガラスとの間の密閉遮断を行な うソリツドゴムでなるランチャンネル本体のう ち、ドアガラスの端面が当接する部分のドアサッ 5 行なう。 シユ側に、ソリツドゴムと一体にスポンジゴムを 成形するとともにこの部分のソリッドゴムの国さ を薄くし、

更に、ランチャンネル本体の面のうちドアガラ ことを特徴とするドアガラス・ランチャンネル。 考案の詳細な説明

〈産業上の利用分野〉

本考案はドアガラス・ランチャンネルに関し、 密閉遮断性が向上するように企図したものであ 15 る.

〈従来の技術〉

第2図に示すように自動車のドアサッシュ1の 内周量には、ソリフドゴムで形成されたランチャ ンネル2が取り付けられており、上下動するドア 20 ツシユに取り付けられておりドアサツシュとドア ガラス3がランチヤンネル2に入り込む。 ランチ

ヤンネル2には、ドアガラス3との摺頭抵抗を低 減するための植毛4a, 4b, 4cが接着剤によ り接着されている。上記ランチャンネル2は、ド アサプシュ1とドアガラス3との間の密閉遮断を

<考案が解決しようとする問題点>

ところで第2図に示す従来技術では、ドアガラ ス3をランチャンネル2に押し付けても硬いラン チャンネル2が然程変形しないため、ドアガラス スに接触する面に、減摩コーテイングを施こした 10 3とランチャンネル2との間の密閉遮断性及びラ ンチャンネル2とドアサッシュ1との間の密閉道 断性が、完全であるとは言えなかった。更に、植 毛4 aを接着する接着剤によりランチャンネル2 が硬化するためこの傾向が大きくなっていた。

> 本考案は、上記従来技術に鑑み、密閉遮断性を より完全にすることのできるドアガラス・ランチ ヤンネルを提供することを目的とする。

◇問題点を解決するための手段〉

上記目的を達成する本考案は、自動車のドアサ ガラスとの間の密閉遮断を行なうソリッドゴムで

— 51 —

なるランチャンネル本体のうち、ドアガラスの幅 面が当接する部分のドアサフシュ個に、ソリッド ゴムと一体にスポンジゴムを成形するとともにこ の部分のソリッドゴムの厚さを薄くし、更に、ラ ンチャンネル本体の面のうちドアガラスに接触す 5 ル5に押し込むと、ドアガラス3の当接する部分 る面に被摩コーティングを施こしたことを特徴と する。

<実施例>

以下本考案の実施例を第1図を基に説明する。 同図において1はドアサツシュ、2はドアガラス 10 アガラス3が直接スポンジゴム5 bに当接するの である。本実施例に係るランチャンネル5はソリ ッドゴウでなるランチャンネル本体5aとスポン ジゴムももとで構成されており、ランチヤンネル 本体5 a とスポンジゴム 5 b とは押出成形により 一体に成形されている。そしてスポンジゴム5b 15 <考案の効果> は、ランチャンネル本体5aのうちドアガラス3 の偏面が当接する部分のドアサツシュ 1 側に位置 している。更にこの部分のランチャンネル本体5 bは舞くなつている。またランチャンネル本体5 aには、ウレタン等の減摩コーテイング6a, 6 20 b, 6 cが施こされており、ドアガラス3との摺 動抵抗を低減させるようにしている。このコーテ イング6a, 6b, 6cによりランチャンネル本 体5 aが硬化することはない。

かかる本実施例ではドアサッシュ1個にスポン 25

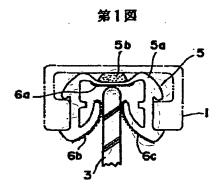
ジゴム5 bが配設されているので、ドアサツシユ 1に溶接スポットによる凹凸等があつても、ドア サッシュ1とランチャンネル5との間の密閉遮断 が完全になる。更にドアガラス3をランチヤンネ のソリッドゴムが輝く且つこの裏面にスポンジゴ ム5 bがあるため、ランチャンネル5 は大きく変 形して凹む。したがつてランチャンネル5とドア ガラス3との間の密閉遮断が完全になる。 なおド ではないため、スポンジゴム5bの疲労耐久性は 高い。また本実施例では接着剤を用いていないた め、ランチャンネル5の発性を保持でき、密閉道 断性の向上を阻害することはない。

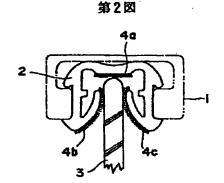
以上実施例とともに具体的に説明したように本 考案によれば、密閉道断性を向上することができ

図面の簡単な説明

第1図は本考案の実施例を示す断面図、第2図 は従来技術を示す断面図である。

図面中、1はドアサッシュ、3はドアガラス、 5はランチャンネル、5aはランチャンネル本 体、5 b はスポンジゴムである。





Par j